Primera revista digital de autos históricos argentinos 19 enero 2016



SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 19 // Enero 2016





Editorial

Comenzamos un nuevo año con energías recargadas y con la expectativa de superar logros y concretar renovados objetivos.
En esta edición, repasamos la historia de uno de los primeros compactos fabricados en el país, el Valiant V-200. El modelo con el que Chrysler Argentina inició su producción de autos de pasajeros.
Nos emocionamos con la recuperación de los Rambler Ambassador Presidenciales. Luego de meses de trabajo, se concretó su puesta en valor con una imponente caravana en la Ciudad de Luján.
Nos hicimos una escapada para celebrar el 50 aniversario de la era Vignale en Argentina con una exposición de notables ejemplares de Fiat 770-800 y Fiat 1500.
Te contamos la historia de las miniaturas Buby, una marca que hizo mejor la vida de generaciones de niños argentinos.
Recordamos a Federico Kirbus quien nos dejó recientemente.
Evaluamos las bondades del Torino Liebre 1 y ½, un desarrollo de Pronello que hizo accesible un auto competitivo.
Y mucho más.
Felicidades y lo mejor para todos en 2016.

Muchas gracias por acompañarnos

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Freddy Pereyra, Hernán Martínez, Esteban de León, Diego Javier Casal y Emiliano Passarelli.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar



Toyota Hilux, octava generación

El pasado 4 de noviembre, Toyota Argentina presentó la octava generación de Hilux, la emblemática pick up producida en su planta de Zárate. La nueva serie introdujo un diseño totalmente renovado, nuevo equipamiento, motores, transmisiones y chasis.
Probada en condiciones de uso de extrema exigencia alrededor del mundo, incluyendo Argentina, el equipo de ingenieros de Toyota se fijó como principal objetivo que la nueva generación superase a la actual en todos sus aspectos, en particular, en su robustez.
La nueva generación de Hilux está disponible en 12 versiones diferentes. La principal novedad es la nueva y exclusiva versión tope de gama, denominada SRX, equipada con el nuevo motor Toyota 1GD 2.8L de 177cv de potencia y 420Nm de torque con la nueva transmisión manual de 6 velocidades o 450Nm de torque con la nueva transmisión automática, también de 6 velocidades. Siempre en versión 4×4.
Para los usuarios de alta gama se mantiene la versión SRV en tracción simple o doble, ambas equipadas con motor 1GD 2.8L. Las versiones SRV 4×4 cuentan como opcional la transmisión manual o automática, mientras que la SRV 4×2 cuenta con transmisión manual, y opción SRV Pack con tapizados de cuero natural y ecológico.
En las versiones SR, orientadas al uso mixto laboral y recreacional, las versiones 4×4 priorizan potencia y torque con el motor 1GD 2.8L, mientras que las 4×2, adoptan el nuevo motor Toyota 2GD 2.4L diesel con turbo de geometría variable, que posee una potencia de 150cv y 400Nm de torque. Este nuevo motor ha mejorado sensiblemente su performance y economía de combustible respecto de su predecesor, el conocido 2KD.
Finalmente, en lo que respecta a las nuevas Hilux DX orientadas a los clientes que priorizan el uso laboral, también están equipadas con el motor Toyota 2GD 2.4L y transmisión manual de 6 velocidades disponibles tanto en cabina doble, como cabina simple.

Un orgullo argentino: el Antique ya es FIVA



Por primera vez, un Antique recibió el Carnet FIVA, distinción que certifica la originalidad del vehículo y lo habilita, entre otras cosas, a participar en competencias históricas de nivel internacional. El reconocimiento fue gestionado a través del Club de Automóviles Clásicos, representante en Argentina de la *Fédération Internationale des Véhicules Anciens*.
La unidad beneficiada fue el Antique s/n 0040 del año 1984 al que su dueño apoda cariñosamente "Tomate".

La Ford Ranger 2016



Ford develó la nueva Ranger durante la cena de fin de año que la marca organiza para miembros de la prensa local.
La nueva pick-up global de Ford producida en Planta Pacheco presenta una imagen audaz y moderna que confiere una presencia poderosa en el camino. Un capó más musculoso desemboca en una nueva parrilla trapezoidal, mientras que los imponentes faros hacen que el modelo se distinga de forma instantánea.
La producción de la nueva Ranger se inscribe dentro del ciclo de inversiones de USD 220 millones anunciado en mayo del corriente año, destinados a la renovación de los vehículos globales producidos en el país, la modernización de su planta productiva en General Pacheco y para llevar adelante, junto a proveedores locales, un plan para producir autopartes en el país.

Mercedes-Benz Argentina exportará a Estados Unidos y Canadá

La corporación Daimler definió a la Argentina como plataforma exportadora a mercados que nunca antes habían sido atendidos desde Argentina por ninguna terminal. Por primera vez en la historia se abastecerá los mercados de Estados Unidos y Canadá. En un contexto complejo del mercado automotriz, este nuevo desafío compensará significativamente la caída de exportaciones a Brasil, permitiendo asegurar el empleo local.



Para poder responder a las altas exigencias de calidad y equipamiento, además del cumplimiento de las normas técnicas exclusivas de dichos mercados, se encaró un ambicioso plan de adecuación de la línea de producción, incluyendo nuevas tecnologías y capacitación de los operarios.
Este proyecto implica que Mercedes-Benz producirá el mismo modelo de Sprinter que se comercializa a nivel mundial debido a que el Centro Industrial Juan Manuel Fangio está tecnológicamente preparado para abastecer para la demanda de cualquier mercado.
Esto se enmarca en un ambicioso plan de inversiones anunciado en 2013 por 220 millones de dólares y que ahora se amplía a 250 millones de dólares. Estos proyectos se materializan en coincidencia con la celebración de los 20 años de producción del vehículo utilitario Sprinter en Argentina.

Camaredería a bord



Con pocos años de rodaje, pero con mucho entusiasmo, *el Rambler Car Club rescata la historia del emblemático auto de IKA.*

El Rambler Car Club fue creado el 5 de abril de 2010. La primera reunión aglutinó a un puñado de 20 "rambleros" en la playa de estacionamiento del hipermercado Walmart de Constituyentes y General Paz. Classic, Cross Country y aristocráticos Ambassador, de diferentes épocas y variados estados de conservación, fueron de la partida.

Desde sus comienzos se plantearon los objetivos del nuevo club. El grupo fue creado para poder compartir información, manuales, datos técnicos, historias, viajes y aventuras, siempre en el marco del respeto, camaradería y amistad e incluyendo a la familia como parte del grupo.

El Rambler Car Club suele participar de ex-





Amistad alrededor del Rambler


Salidas en caravana



Se cuidan gemas como esta Ambassador

posiciones, encuentros caravanas y toda actividad relacionada con el mundo automotriz donde sean convocados. En 2015, tuvieron una protagónica presencia tanto en Expo Auto Argentino como en el Salón del Automóvil, en el marco de los festejos por el 60º aniversario de la creación de IKA.
Los socios se reúnen los primeros domingos de cada mes en Parque Roca, CABA, a las 15.00 h. Son encuentros entre amigos a los que se suman las familias.
El club está constituido por una gran cantidad de simpatizantes de la marca donde se destaca la participación de varios integrantes en la dirección de las actividades del mismo. No hay un estatuto que lo re-



gule institucionalmente ni tampoco un organigrama jerárquico. No hay elecciones. Solo se suman voluntades.
En la actualidad, son más de 4000 las personas que simpatizan con el club e interactúan con él a través de las redes sociales, pero los socios activos son alrededor de 100. Los hay de diversos rincones del país y, por el momento, ninguno del exterior. Los que se suman al Rambler Car Club pueden compartir información, manuales, datos técnicos, historias, viajes y aventuras.

La asociación colabora con el Complejo Museográfico Provincial Dr. Enrique Udaondo Luján. En los últimos meses tuvo un rol protagónico y fundamental en la puesta en valor de los dos Ambassador Presidenciales que se exhiben en esa institución.
Para ingresar al club no es requisito excluyente poseer un Rambler ni tampoco importa el estado en el que se encuentre el vehículo. Sí, en cambio, se prioriza que el candidato sea una persona que sepa integrarse a un ambiente de cordialidad, respeto y camaradería.⌘

En el stand de Autohistoria, durante el pasado Salón de Automóvil. Brindando en la Cross Country.

El Parque Roca, en Buenos Aires, es el punto de ecuentro mensual.

Classic Car Colors



LA SOLUCIÓN PARA EL COLOR DE SU AUTO CLÁSICO

Glasurit dispone del mayor archivo de tonos de color del mundo, contando con fórmulas de colores de autos desde 1930, tanto norteamericanos y europeos como argentinos. Gracias a ellos, podemos ofrecerle apoyo profesional en todo lo que se refiere a la pintura de su vehículo clásico ayudándolo a recuperar el brillo perfecto de su carrocería.

RED DE TALLERES

1- **Taller Bim Basterra**	www.tallerbim.com (54) 3624441871
2- **Taller AR Servicio Integral Automotor**	(54) 1160920208
3- **Taller Zschocke Motorsport**	www.zschockemotorsport.com
4- **Taller Los Restauradores**	www.losrestauradores.com.ar (54) 1142787797
5- **Taller Gb Pinturas**	www.facebook.com/GB-Pintura (54) 221156168829
6- **Taller Clásicos y Especiales**	www.clasicosyespeciales.com.ar
7- **Taller Barbagallo**	www.talleresbarbagallo.com (54) 261 430 1313
8- **Taller Chapa-quen**	(54) 2994 40 2206
9- **Taller Zenex**	www.zenex.com.uy (59) 82613 0000
10- **Taller Matera**	www.tallermatera.com.ar 4292-9353



Una marca de
BASF
We create chemistry

www.glasurit.com

Ni moto, ni automóvil

***A mitad de camino entre la motocicleta y el pequeño automóvil,** el TMC 276 intentó instalarse como una alternativa económica de movilidad urbana.*

En la edición de octubre 2015 publicamos una nota referida al Dinámica 60 / DIM 61. Estos pequeños vehículos no fueron fruto de la casualidad ni mucho menos de un capricho de un visionario o inventor loco, sino que siguieron una tendencia difundida en el Rosario de comienzos de la década de 1960 - otrora polo industrial a la vera del Paraná - donde se buscaba satisfacer la necesidad de unir dos mundos a veces tan distantes y disímiles: el de la motocicleta y el del automóvil.
Es menester destacar que en la posguerra inglesa resultó exitosa la estrategia de construir coches de tres ruedas potenciados por motores para motos de un solo cilindro, como en el caso que vamos a describir a continuación.
A fines de la década de 1950, la sociedad Juan Montero e Hijo, observando el furor que tenían las motonetas nacionales e importadas como medio de transporte de bajo costo, descubre un nicho poco o casi nada cubierto: el de transformar un vehículo de dos ruedas en uno de tres. Así nació el TMC 276.
El pequeño móvil disponía de un eje delantero con dos ruedas y una rueda atrás. Estaba constituido por una estructura sobre la cual se montaba una cabina para tres personas. La mayoría de los elementos mecánicos eran de origen motociclístico.
Cabe destacar que los vehículos de tres ruedas son mucho más estables que las motos. No hay



que preocuparse en mantener el equilibrio o apoyar el pie en el piso al detener la marcha. El diseño en triángulo significa que se puede mantener por sí mismo. La comodidad es casi la de un automóvil. En muchos países, los vehículos de tres ruedas son tratados como motocicletas a los fines de otorgar los carnés de conducir. Esto para muchos es una ventaja, sobre todo si no se tiene licencia de conducción.

El TMC 276 era una solución a medio camino entre las motocicletas y los micro-auto, como los Heinkel, Messerschmitt, Isetta, De Carlo 600, etc, y mucho más asequible que estos.

Según avisos de la época, publicados en el diario *La Capital* (Rosario) a mediados de 1959, la creación de Juan Montero e Hijo terminaba con las debilidades del transporte de dos ruedas y ofrecía ventajas como la de "no tener problemas para llevar a su familia", "no sufrir lluvia, viento, frío", "no ser equilibrista" y "no arriesgar su vida".

En aquel momento, con 38.000 pesos y facilidades de pago, se podía obtener alguno de estos particulares "motomóviles" (como aseguraba la publicidad).

La empresa Lambert SRL, ubicada en la Avenida Corrientes n°276 (pleno centro rosarino), era el representante y, al menos, único comercio que vendía esta particular "autoneta".

Como reflexión final, podemos afirmar que en esta época donde la movilidad urbana es casi una preocupación generalizada y cada cierto tiempo aparece algún "concept" (o prototipo) de micro-auto, vale la mención y esta especie de "rescate emotivo" de un ejemplar totalmente desconocido de la industria rosarina, santafesina y argentina, que, de haber tenido mayor difusión, cadencia de fabricación, los medios adecuados, el capital necesario y una pequeña dosis de fortuna, podría haber sido (salvando la diferencia de la distribución de las ruedas) el Reliant Robin argentino.⌘

MOTONETISTA
transforme su
motoneta en un
AUTOMOVIL TMG

No sufra
lluvia
viento.frio

No arriesgue
su vida

$ 38.000, facilidades de pago
LAMBERT S.R.L.
Av. Corrientes 276 - T. E. 48204

JUAN MONTERO E HIJO
Balcarce 119 Bis - T. E. 43316
ROSARIO

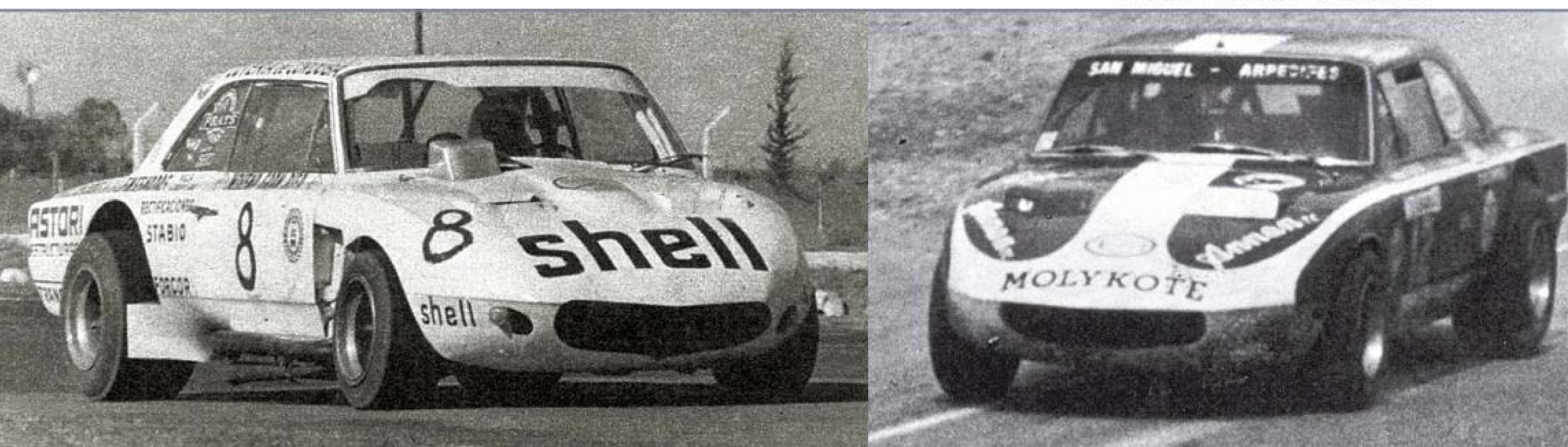
Nota del autor: en septiembre de 2015, apareció el hasta ahora único sobreviviente del Dinámica 60 / DIM 61. Estaba en un taller de la zona sur de Rosario, donde felizmente entró en proceso de restauración.

Al alcance de todos



La Libre I y ½ fue un desarrollo de Heriberto Pronello *que facilitó a varios pilotos el acceso a un auto competitivo.*

La revista de automovilismo *Parabrisas-Corsa* fue la que bautizó este Torino de carrera como "Liebre I y ½", porque no llegaba a ser una Liebre II y se asemejaba estéticamente a una Liebre I, aunque superior.
Otra obra de Heriberto Pronello. Una opción económica y rápida al alcance de todos los pilotos que, generalmente particulares, no contaban con grandes presupuestos.
Los nuevos vehículos se desarrollaron bajo cascos totalmente pelados, entregados por IKA-Renault a Pronello, como parte de pago por sus trabajos y servicios en el equipo de TC de 1967. Se estimaba que la producción alcanzó a ser de 20 unidades.
Aclaraciones: Se entiende por Liebre I y ½ a aquellos autos con motor bajo la preparación Fórmula B (4 litros). Si bien muchos autos de este tipo luego se les colocó un impulsor bajo el reglamento de la Fórmula A (2.7 litros), éstos no se incluyen en la presente reseña.
También es muy importante destacar que hubo Torinos con trompa de Liebres. Las más conocidas eran propiedad de Gastón



Héctor Gradassi en la temporada 1970, le colocó mecánica Ford V8 292" (Izq.). César Malnatti tuvo la primera unidad salida de Villa María, que debutó en la primera fecha del TC de 1968. (Der.).

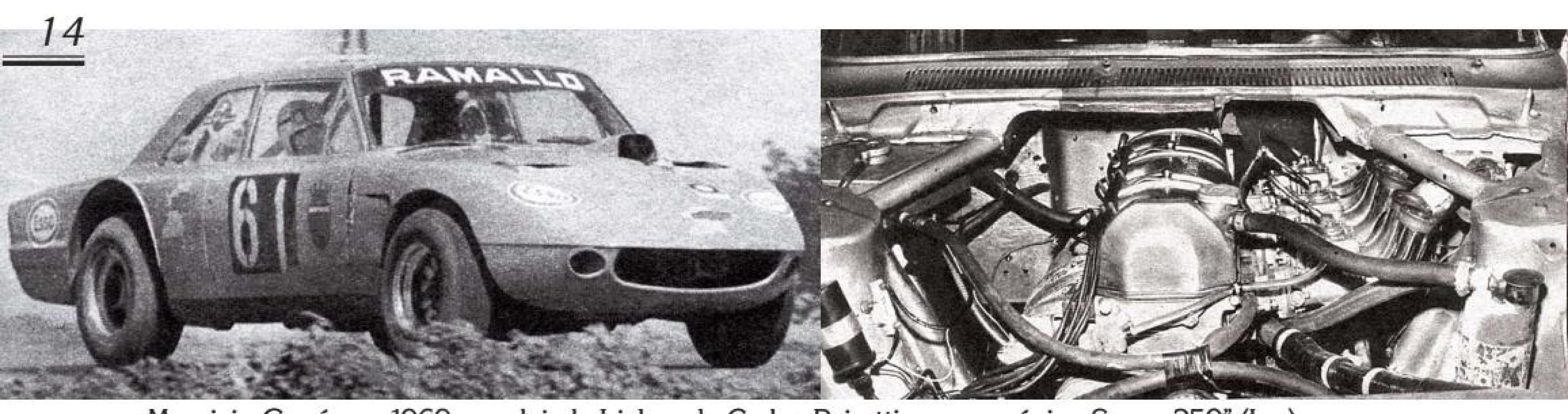
Perkins y de Jorge Cupeiro. No eran auténticas Liebre I ni I y ½, pero las incluiremos entre éstas últimas.
César Horacio Malnatti fue el primer piloto en poseer netamente lo que puede considerarse una Liebre I y ½. La primera que salió del taller de Heriberto Pronello exclusivamente para ser comercializada.

Técnica y mecánica

La plataforma utilizada era la del Torino 380 de calle, aunque alivianada, sin paragolpes, con sus pasarruedas agrandados y trompa aerodinámica de plástico.
Venía provista de una jaula indeformable, similar a la Liebre II, salvando las diferencias de carrocería mediante. Las suspensiones eran semejantes a las de la Liebre II, pensadas para ser adaptadas en autódromos y rutas. Los frenos eran Bendix, a discos ventilados adelante y a tambor detrás, pero muchos pilotos los sustituían por el sistema a disco. En variadas oportunidades se agregaban palieres flotantes y diferencial autoblocante Eaton o Transax.
En su interior, donde iban los asientos traseros, se encontraban dos grandes tanques de combustible y, en su baúl, estaba el restante. El último de los tres carburadores Weber, junto con las válvulas del último cilindro, eran atendidos en la cabina, ya que el motor era corrido hacia adentro, para mejorar la distribución de pesos. Es así también que se desplazaron los asientos, alrededor de unos quince centímetros.
En cuanto al motor, el que se ofrecía era el mismo de dicho modelo de fábrica: el Tornado Interceptor OHC 230 con las preparaciones básicas. Los carburadores Weber podían ser 45/45 o 48/48 verticales u horizontales, dependiendo de la preparación de cada peña o equipo.
Pero algunos pilotos querían aprovechar las bondades de este vehículo y le colocaron impulsores de otras marcas. Carlos Pairetti fue el primero en realizar este injerto; le encargó al constructor cordobés una Liebre I y ½. Este, al entregársela, poco pensaba que el arrecifeño colocaría un Chevrolet Super 250. El propio Pronello, al enterarse, manifestaba: "Si lo hubiera sabido de antemano, no le vendía la Liebre...".
Los resultados logrados por Mauricio García con el mismo auto en el TC '69 fueron bastante positivos.
En 1970, Héctor Luis Gradassi equipó a su Liebre con motor Ford F 100, obteniendo también resultados interesantes.

Historial deportivo

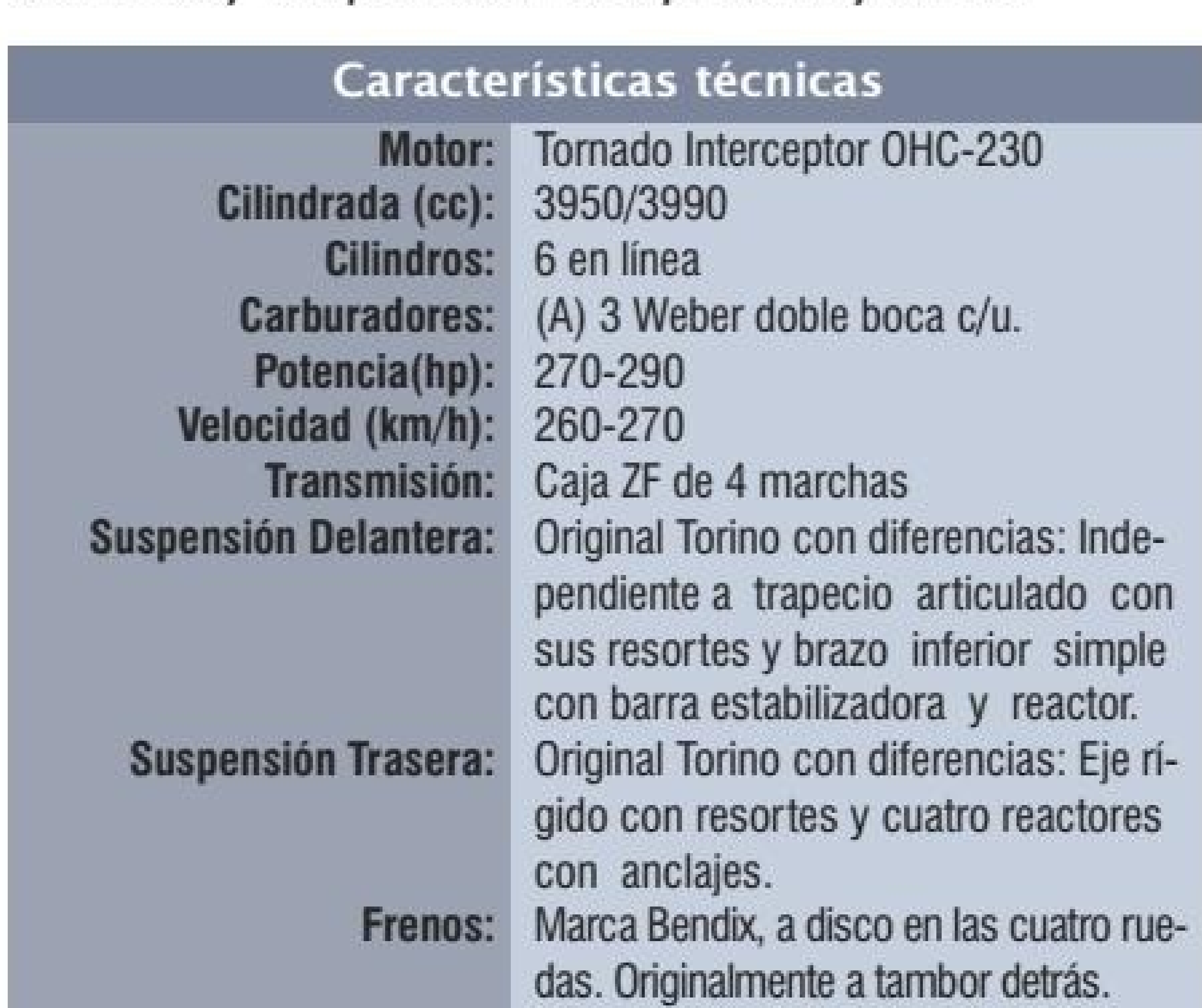
Las Liebre I y ½ aparecieron en la temporada de TC de 1968, en la primera competencia de aquel año, hecha en el Autódromo de Buenos Aires. El comienzo no podía ser mejor, ya que Gastón Perkins terminaba tercero detrás de las Liebre II de Copello y Estéfano.
Precisamente, como apuntáramos anteriormente, Gastón Perkins y Jorge Cupeiro poseían autos construidos antes de que Pronello comercializase estos modelos como I y ½. Cupeiro le permitió a José Migliore participar del Gran Premio del TC de 1967, donde abandonó en la cuarta etapa. En 1968, Jorge Kissling se presentó en la Vuelta de Lobería con dicho vehículo, muriendo trágicamente junto con su copiloto, tras un accidente y posterior incendio. Perkins, en tanto, debutó en 1968.
Al continuar la temporada, las Liebre I y ½ lograron buenas colocaciones finales. Pero fundamentalmente, gracias a Perkins, el modelo aunque no fuera una Liebre I y ½ de la producción de Pronello, se daba el gran gusto de vencer, postergando nada menos que a Copello. Luego, el piloto de Alberdi pasaría a comandar una Liebre II.
Hacia mitad de la temporada, resultaba cada vez más problemático clasificar en honrosas colocaciones, pero igual daban pelea.
En 1969, el modelo venció nuevamente por intermedio de Perkins (Santa Fe 23-3), y logró algunas buenas colocaciones después. Para 1970, las "1 y ½" participaron en el TC



Mauricio García en 1969, condujo la Liebre de Carlos Pairetti con mecánica Super 250" (Izq.).
La planta motriz era el Tornado OHC 230", en su variante Interceptor, llevado a 4 litros (Der.).

Fórmula B. Otra vez obtuvieron decorosas clasificaciones, mezcladas con las Liebre III y demás prototipos. Algunas de ellas comenzaron a nutrir el renovado parque del TC Fórmula A de hasta 3 litros.
El modelo, si bien fue una excelente idea comercial del constructor de Villa María, no logró cantidad de triunfos. Si se hubiese ofrecido en la temporada TC de 1967, seguramente hubiera vencido en diversas pruebas. En 1968, fue postergado por la llegada de los prototipos.
Los pilotos que defendieron alguna vez a la Liebre I y ½ fueron: Gastón Perkins, Jorge Ternengo, Carlos Pascualini, José Faraoni, Norberto Rondelli, César Malnatti, Antonio Villegas, Benedicto y Aldo Caldarella, José D'Agnillo y Héctor Gradassi. Muchos de ellos luego se subieron a las Liebre III.
Años más tarde, Pronello me confesó que esta Liebre fue: "Mi primer proyecto particular, tras la experiencia del equipo IKA. Una muy buena idea para cualquier piloto que quisiera competir en TC. Enseguida Ford me contrató para su nuevo equipo, con los Halcón y Huayra y dejé algo de lado a las Liebre I y 1/2, sólo dedicándome a las Liebre III".

Fotos: Parabrisas Corsa, El Gráfico, Automundo, Hombres y Máquinas en Competición y otros.



Características técnicas	
Motor:	Tornado Interceptor OHC-230
Cilindrada (cc):	3950/3990
Cilindros:	6 en línea
Carburadores:	(A) 3 Weber doble boca c/u.
Potencia(hp):	270-290
Velocidad (km/h):	260-270
Transmisión:	Caja ZF de 4 marchas
Suspensión Delantera:	Original Torino con diferencias: Independiente a trapecio articulado con sus resortes y brazo inferior simple con barra estabilizadora y reactor.
Suspensión Trasera:	Original Torino con diferencias: Eje rígido con resortes y cuatro reactores con anclajes.
Frenos:	Marca Bendix, a disco en las cuatro ruedas. Originalmente a tambor detrás.
Largo (mm):	4680
Ancho (mm):	1730
Alto (mm):	1400
Distancia Entre Ejes (mm):	2720
Despeje (mm):	150
Competencias Ganadas:	2

Nota: (A) A partir de la temporada 1969, el 24 de agosto, se estipula correr con un sólo carburador.

Originalmente, los frenos eran a disco adelante (Bendix) y a tambor atrás.



El valiente de Chrys

El Valiant fue el punto de partida de la producción de autos de pasajeros por parte de Chrysler Argentina. *A lo largo de la década de 1960, fue el nombre que representó a la marca de la penta-estrella en el competitivo segmento de compactos.*

Los últimos meses de 1959 trajeron importantes novedades en el adormecido mercado norteamericano. Luego de haber sido pasivos espectadores del avance de los autos chicos europeos y del lanzamiento de compactos por parte de las compañías más chicas, las grandes marcas de Detroit presentaron sus primeros compactos. Ford marcó el punto de partida con el Falcon, la siguió General Motors con el Corvair y, finalmente, en noviembre de 1959 Chrysler lanzó el Valiant .

Notay fotos: Gustavo Feder

sler



Aunque parezca una reacción tardía, los ejecutivos de las *Big Three* estaban al tanto de la demanda de autos más pequeños y de menor consumo, pero esperaban pacientemente el momento de poder fabricarlos en condiciones rentables. Desde comienzos de la década de 1950, Chrysler Corporation había estado analizando la posibilidad de producir un auto chico para contrarrestar la influencia europea. En ese contexto, la empresa envió a Europa un grupo de ingenieros, jefes de producción y

especialistas con la consigna de recoger toda la experiencia posible. En simultáneo, se inició un estudio exhaustivo para analizar la posibilidad de producir pequeños coches y camiones de diseño europeo para abastecer al mercado mundial. Estos estudios culminaron con la asociación de Chrysler y SIMCA de Francia. Al mismo tiempo, se tomó la decisión de fabricar un coche económico en Estados Unidos. En mayo de 1957, "Ted" Colbert, por entonces presidente de la compañía, puso luz verde al proyecto secreto "A-907" que derivaría en el primer compacto de Chrysler. Durante ese año comenzaron a plasmarse las primeras ideas mediante la construcción artesanal de nada menos que 32 prototipos y su experimentación en 57 tipos de motores diferentes.

La elección del nombre fue el resultado de una encuesta patrocinada por la empresa a consumidores de todos los estados y capas sociales, tanto de las ciudades como de las zonas rurales.

Teniendo en cuenta la futura expansión del mercado de compactos, Chrysler Corporation planificó la producción de su nuevo modelo en dos de sus plantas: Hamtrack (Michigan) y Saint Louis. Las estimaciones proyectaban una producción anual de 300.000 unidades. Sin embargo, la cifra final durante el primer año fue apenas superior a la mitad proyectada (194.392) y las ventas más modestas aún, solo 146.792 unidades. El Valiant fue presentado como modelo de la marca Plymouth en dos series: V-100 y V-200. Cada una incluía un sedán de cuatro puertas, una rural de cuatro puertas con dos filas de asientos y una rural de cuatro puertas con tres filas de asientos y capaci-









dad para 9 pasajeros. El nuevo modelo estaba dotado del motor *Slant Six* de seis cilindros en línea y 170 pulgadas cúbicas (2785 cc). Con sus 102 hp de potencia era el más poderoso de los tres compactos presentados ese año.

La silueta del Valiant presentaba un estilo muy particular, caracterizado por sus tres filas de ventanillas laterales que le otorgaban una visión panorámica. Las sutiles aletas sobre los guardabarros traseros y la inclinación de su capot le otorgaban un aire joven y a la vez deportivo. El diseño no pasó desapercibido para la *National Society of Illustrators* de Estados Unidos, entidad que lo distinguió con la medalla anual.

En Argentina, el V-200

Mientras tanto, en Argentina avanzaban los planes de radicación industrial de Chrysler a través de la asociación con el grupo local Fevre y Basset, tradicional representante de la compañía norteamericana. El 2 de diciembre de 1960, directivos de Chrysler Argentina y sus socios locales se reunieron con el presidente Arturo Frondizi para anunciarle la intención de producir en el país, a partir del año siguiente, un automóvil de pasajeros compacto de las marcas Plymouth y Dodge Dart, de características similares a los producidos en las plantas norteamericanas.

Cumpliendo con el cronograma fijado, el 13 de diciembre de 1961 se realizó la presentación oficial del Valiant V-200 modelo 1962 a los medios en los salones del Alvear Palace Hotel, donde fueron exhibidas dos flamantes unidades del nuevo compacto que había comenzado a ser producido en San





Las formas voluptuosas de los paneles laterales, continuados en la cola y la trompa, denotaban fortaleza y sugerían un tamaño mayor al real.

Justo pocos días antes.
En abril de 1962, en simultáneo al lanzamiento comercial, un nutrido grupo de periodistas fue invitado a probar algunos ejemplares de la primera serie del flamante modelo en la pista de pruebas del complejo industrial de San Justo. Esta original modalidad demostraba la confianza de la empresa en la calidad y prestaciones del nuevo modelo que fue sometido por los representantes de los medios de prensa a pruebas de velocidad, pique, frenaje y estabilidad en curvas.
La decisión de producir este compacto en Argentina había sido tomada en forma conjunta y luego de un riguroso estudio sobre las preferencias del mercado argentino, por ejecutivos de Chrysler Argentina y Chrysler International. Según el gerente de ventas de Fevre y Basset, John F. Dilley, el público argentino se inclinaría por este modelo debido a que se trataba de "un automóvil de mantenimiento muy económico y de bajo consumo, ideal para la familia por una muy buena razón: en él viajan muy cómodamente seis personas".

Los planes de fabricación del Valiant, aprobados por el Gobierno Nacional, proyectaban 9000 unidades para 1962, 14.000 en 1963 y 18.000 en 1964. Para su concreción, el Poder Ejecutivo había aprobado, con fecha 10 de noviembre de 1961, un incremento en la inversión de Chrysler que alcanzaba los 27 millones de dólares. Esa cifra involucraba la fabricación de los camiones De Soto, Dodge y Fargo, los motores Chrysler, las transmisiones y la producción del propio Valiant.
El nuevo compacto traía un motor supercuadrado (diámetro: 86,4 mm; carrera: 79,4 mm) de seis cilindros "Economy Slant Six" de 2790 cc y 101 cv. Se montaba sobre el eje delantero con una inclinación de 30º hacia la derecha. Como era normal en la época, la pobre calidad de los combustibles nacionales aconsejaba reducir la relación de compresión. En la versión local, este valor pasó de 8,2 a 6,9.
Con una carrocería de 4678 mm y una distancia entre ejes de 2705 mm ofrecía un habitáculo con espacio suficiente para seis pasajeros, distribuidos en dos asientos en-







terizos. Su construcción, íntegramente realizada en acero, requería de una combinación de 5300 puntos de soldadura y cordones de refuerzo.

El diseño salía de lo convencional con marcadas aletas en los guardabarros delanteros y traseros. Las morfologías voluptuosas y esculturales de sus paneles le otorgaban un aspecto sólido y de auto más grande. La mencionada inclinación del motor permitía bajar la altura del capot y darle una caída más acentuada que se traducía en un aspecto dinámico. Además, mejoraba la visibilidad. La superficie vidriada era muy amplia, lograda con tres ventanillas laterales y una luneta envolvente.

La versión fabricada en Argentina correspondía al primer *restyling* adoptado por el modelo en su país de origen. Si bien los cambios fueron leves, se manifestaban con más notoriedad en la parte trasera, donde fueron remplazados los faros elípticos por unos redondos (ubicados donde originalmente se alojaban los de marcha atrás) y su particular tapa de baúl con una moldura que simulaba el alojamiento de la rueda de auxilio, dio lugar a una de diseño más plano y simple. En el frontal se mantuvieron los faros duales, pero se remplazó la grilla (que disponía en su centro la manija para destrabar el capot) por una más sencilla.

Teniéndose en cuenta que para nuestro mercado el posicionamiento del modelo lo ubicaría como un auto grande y lujoso, se adoptó la versión de origen V-200, la más completa y ornamentada.

En su interior, dos amplios bancos enterizos ofrecían confort para seis pasajeros. El tapizado era una combinación de nylon y telas vinílicas con un dibujo abastonado. Cromáticamente, armonizaba con los colores de la carrocería en un tono predominante que solo se interrumpía con algunos detalles en blanco. El piso, totalmente alfombrado, otorgaba el necesario toque de distinción para un auto de pretensiones lujosas.

El panel de instrumentos estaba integrado por un conjunto de cuadrantes y teclas distribuidas en un plano rectangular negro mate. Una visera evitaba reflejos y facilitaba la lectura del instrumental. El velocímetro era el cuadrante más grande. Alojado a la





Las puertas de buena apertura facilitaban el acceso al habitáculo. El tablero de chapa carecía de elementos de seguridad. El instrumental alojaba un amplio velocímetro, cuadrantes de información y los comandos del sistema de ventilación.
El motor *Slant Six* de 2780 cc y 101 hp.



izquierda, disponía de una optimista escala de 0 a 180 km/h. A su derecha, tres cuadrantes de menores dimensiones informaban sobre el nivel de combustible, temperatura y carga de la batería. Sobre el mismo panel, y a la derecha de la columna de la dirección, se ubicaba la llave de encendido y un grupo de teclas que controlaban la ventilación y calefacción.

La plancha de a bordo era totalmente metálica, se pintaba del mismo color de la carrocería, y no ofrecía ningún tipo de acolchado o elemento de seguridad pasiva. En el centro se ubicaba la radio AM y por encima el único parlante del auto.

La posición de manejo y la ubicación del volante era similar a la del resto de los compactos de origen norteamericano. A la derecha de la columna de dirección, se ubicaba la selectora de marchas.

Considerando su peso y dimensiones, las prestaciones del auto eran muy buenas con una velocidad máxima cercana a los 150 km/h y un consumo promedio de 10,9 kilómetros por litro. Aunque de buena velocidad final, el auto era perezoso al momento de acelerar, según un catálogo de la época alcanzaba los 100 km/h en 16,1 segundos.

La transmisión estaba integrada por un diferencial tipo Hotchkiss y una caja de tres marchas con segunda y terceras sincronizadas.

Una de las características más apreciadas por los usuarios era el confort de marcha. La suspensión delantera estaba integrada por barras de torsión, amortiguadores hidráulicos telescópicos y articulaciones esféricas, que ofrecían una marcha suave, buena tenida y una reducción del desplazamiento lateral en los virajes. El sistema denominado "Torsion-Aire" ya se aplicaba en los Chrysler grandes. La suspensión trasera presentaba ballestas de hojas asimétricas de 6,35 centímetros de montaje exterior. La amortiguación en ambos ejes era de tipo "Oriflow".

El sistema de frenos era de accionamiento hidráulico, de expansión interna "duo-servo" con zapatas autoenergizantes en las cuatro ruedas. El auto se montaba sobre llantas de seguridad con neumáticos sin cámaras de cuatro capas y baja presión de 6,5 x 13".

Valiant II

La producción durante el primer año, estuvo muy por debajo de las expectativas. Las 4500 unidades que dejaron la línea de montaje de San Justo representaban la mitad de lo proyectado. Las ventas dejaron al coche de Chrysler en el cuarto lugar entre los compactos, muy lejos del exitoso Rambler de IKA y por detrás del Falcon y el Chevrolet 400. Por su potencia y cilindrada, el Valiant quedaba en desventaja en relación al Rambler y al Chevrolet y superaba por muy poco al Falcon, pero todo cambiaría a partir de 1963 con el lanzamiento del Valiant II. La presentación de esta nueva serie llegó un año y medio después del lanzamiento del V-200 del cual se comercializaron 6305 unidades.

El nuevo auto mantenía la carrocería del precedente, pero incorporaba un nuevo motor de 3687 cc que erogaba 137 hp, convirtiéndose en el auto más potente del país. Otra mejora importante fue el remplazo del dinamo por el alternador. La incorporación de este dispositivo, que genera corriente alterna en lugar de directa, mejoró las prestaciones y el confort ya que permitía utilizar la radio o la calefacción con el motor circulando a bajas vueltas sin afec-

tar el consumo de la batería.
La nomenclatura de este modelo fue original de Chrysler Argentina; en Estados Unidos se mantuvieron las denominaciones Plymouth Valiant y Dodge Lancer.
El notable crecimiento de las ventas de la empresa tuvo en el Valiant a su principal responsable. En 1963, las 4500 unidades producidas representaban más del 50% de toda la fabricación de Chrysler en el país (8258 unidades). Sin embargo, la necesidad de cumplir con el porcentaje de piezas nacionales que establecía la legislación vigente obligaba a la empresa a incrementar gradualmente la integración local. Para ello, Chrysler Argentina debía estampar localmente partes de la carrocería que por entonces se importaba. La terminal decidió entonces dar un paso hacia adelante y producir en el país la carrocería de un modelo de reciente aparición en Estados Unidos, el Dodge Dart 270. La denominación que se aplicó para el mercado local fue Valiant III. Fue adoptada por razones comerciales y respondía a la estrategia de darle continuidad a la serie.
El nuevo Valiant no compartía, salvo el motor y la transmisión, ningún otro elemento común con su antecesor. Por sus dimensiones, se trataba, en realidad, de un semi-compacto. Con su carrocería de 4976 milímetros de longitud y una distancia entre ejes de 2819 se convertía en el auto nacional de mayor tamaño. En 1966, un *restyling* menor dió origen a la última serie, renombrada como Valiant IV.
Con esta denominación, Chrysler siguió fabricando sus autos de turismo hasta fines de 1968, cuando fueron completamente remplazados por una línea más grande y aristocrática. Nacía así "La era Dodge". ⌘



Las aletas personalizaban el remate de la cola.

Tazas cromadas, un detalle distintivo


Tres ventanillas. Amplia visibilidad lateral.


El buche de la rueda de auxilio ampliaba la capacidad del baúl.

Valiant V-200. Arte digital por Gustavo Feder



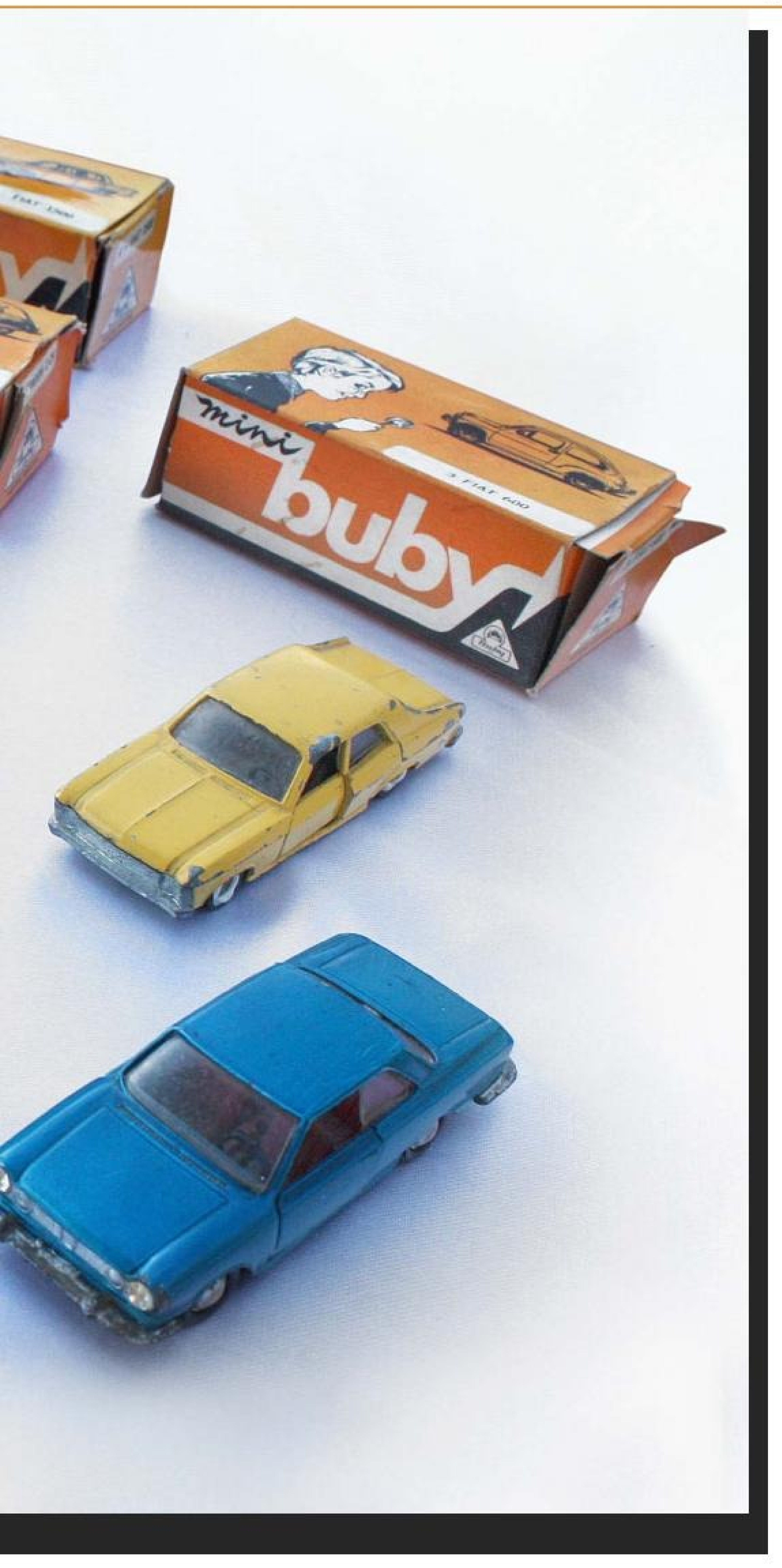




Buby, la marca feliz

Durante más de tres décadas, *la marca de autitos Buby fue sinónimo de felicidad para generaciones de niños argentinos.*

Desde las vidrieras de las jugueterías, un irresistible magnetismo fijaba la mirada de los más chicos en coloridas miniaturas de autos de origen europeo y norteamericano. A mediados de la década de 1960, Haroldo "Buby" Mahler ya no era un niño, pero aún conservaba intacta la fascinación por esas diminutas reproducciones del mundo real. Deslumbrado por unos modelos de Dinky Toys, ingresó a una ju-



guetería céntrica a decidido a comprarse uno. Su deseo se transformó en frustración cuando el vendedor le dijo el precio. Inaccesible para su bolsillo, volvió a su casa con las manos vacías.

Lejos de resignarse, imaginó posible fabricar algo parecido, pero de bajo costo y accesible. Conocedor de los autos, creativo y emprendedor, le propuso a su padre fabricar artesanalmente lo que tanto le gustaba. Juntos montaron un pequeño taller en el fondo de la casa familiar de Ranelagh de donde surgieron las primeras creaciones. Haroldo se ocupaba de los diseños y su padre lo ayudaba en la fabricación. El primer modelo que salió de la "línea de montaje" fue un Ford modelo 1958. La escala elegida no fue precisa, pero promediaba entre 1:40 y 1:43, por ese motivo, se la denominaría simplemente "escala grande".

El punto de partida para la recreación de los autos era la construcción de los modelos en yeso. Luego se realizaban los correspondientes moldes. A fin de abaratar costos, las carrocerías se fabricaban en Zamac, una aleación de zinc con aluminio, magnesio y cobre, de bajo costo, buena colabilidad y bajo punto de fusión (386°C). La materia prima se adquiría en lingotes que se fundían en taller propio.

Los primeros autos eran monobloque, es decir, sin aperturas ni detalle de interiores. Tampoco poseían puertas o partes móviles. La necesidad de reducir costos demandaba soluciones creativas y osadas como construir los chasis reciclando la chapa de las latas de aceite.

Aunque simples, los autitos reproducían con mucha fidelidad los modelos de serie y costaban mucho menos que sus similares importados. El primer objetivo se había logrado.

Curiosamente, el primero se vendió en la peluquería del barrio donde "Buby" se cortaba el pelo habitualmente. Otros puntos de comercialización eran pequeños



kioscos del barrio.
Por entonces, cursaba estudios de Ingeniería Industrial cuando obtuvo una beca de perfeccionamiento en Alemania. Mientras estudiaba en el exterior, el ritmo de producción progresaba lentamente hasta que la demanda alcanzó un nivel que superó la capacidad de respuesta de su padre, quien había quedado al frente del negocio. "Yo solo no puedo, tenés que volver", le suplicó en un llamado. Y Haroldo volvió.
Si bien la producción se sostenía sobre la demanda de los kioscos de Ranelagh, un hecho fortuito marcó el punto de inflexión en la historia del emprendimiento. Un cliente de la peluquería, sorprendido por la calidad de los autitos exhibidos, consultó al dueño del local quién era el responsable de fabricarlos. "El muchacho que está sentado al lado tuyo", fue la respuesta. El ocasional cliente resultó ser el dueño de la juguetería Santa Claus, quien luego de felicitar al constructor y adquirir varios autitos, lo invitó a que pasara en la semana por la juguetería.
"Me encantó lo que usted hace, quiero venderlo en mi juguetería", le dijo al recibirlo en su negocio del centro de Buenos Aires. Inmediatamente, le pidió 500 autitos, una cantidad que los Mahler no podían satisfacer con los métodos de producción que hasta entonces empleaban. El empresario le ofreció un importante adelanto para que la pequeña empresa familiar pu-





El Ford ´58 fue el primero de los modelos, sin vidrios ni piezas móviles, Junto a él la Ford "Loba" y el Impala. (pág. opuesta). Los primeros Mini Buby de plástico (izq.). La escala grande (izq. abajo). Jeep Gladiator de la línea Sansón en material plástico (abajo).





diera equiparse con el fin de agilizar los procesos, abaratar costos y lograr un volumen de producción acorde a la demanda. Además, los Mahler realizaron otra importante inversión alquilando un galpón en Ranelagh, un salto cualitativo que transformaba el emprendimiento en una verdadera PYME. La mayor producción requería más mano de obra. Ambos incorporaron personal entre vecinos de la planta a quienes se los capacitaba.

Por entonces, la oferta se había duplicado con la incorporación de un nuevo modelo, el Buick Caballero, y pronto se extendería aún más con otros autos e, inclusive, nuevos rubros. Haroldo diseñó un completo sistema ferroviario con locomotora, vagones, vías y señales y lo presentó comercialmente en la juguetería Santa Claus. Su dueño construyó un complejo diorama para exhibirlo en su local.

A pesar de la calidad de su fabricación y de sus logrados diseños, los productos "Buby" chocaban con el prejuicio social que descalificaba a la industria argentina. Una anécdota protagonizada por una clienta de la juguetería lo describe de manera elocuente. La mujer, fascinada por el diorama del tren, decidió comprar uno. Al retirarlo de la góndola y ver su caja, exclamó frustrada: "Ah, es industria argentina. No, entonces, no lo llevo". Comercialmente, el tren no funcionó, pero sí lo hacían los autitos que no solo mejora-









ban en calidad, sino que además, resultaban cada vez más baratos.

Antes de finalizar la década, la oferta se incrementó notablemente con la incorporación de la serie Mini Buby, una escala más chica pero imprecisa que variaba entre 1:60; 1:87 y 1:72. En 1969, se construyeron los primeros cuatro modelos de esta línea en material plástico. Los autos elegidos fueron: Ford Falcon, Fiat 600, Fiat 1500 y Valiant. La estrategia comercial fue audaz y original. Los autitos se comercializaban por docenas y no solo en kioskos, sino también en negocios de cotillón. El éxito fue inmediato. Por su bajo precio invadieron los hogares y se convirtieron en figurita repetida en las piñatas de los festejos cumpleañeros de aquellos años.

La excelente aceptación de los modelos en plástico, estimuló a Mahler para fabricarlos en Zamac, como los grandes. El primero fue el Valiant, luego se sumaron el Falcon y una Chevy cuatro puertas. En esta primera edición, los chasis llevaban ruedas de goma removibles. En la segunda, para abaratar costos, se remplazaron las ruedas por unas de plástico fijo y se simplificaron los diseños, en particular los chasis. El objetivo seguía siendo abaratar costos. Paulatinamente, todos los modelos de la es-

Los Mini Buby de los 70 con sus típicas cajitas rojas y amarillas (izquierda). Chevy, Falcon y Torino en escala grande y en versiones de calle y deportivas (izquierda). Los TC de los 70: Falcon, Chevy y Torino (abajo-izquierda). Camiones Mercedes Benz (abajo-derecha). Camiones Fiat 619 en completa gama de variantes (abajo).



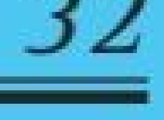
El Chevron que no fue

A fines de 1973, circuló por las jugueterías un afiche con los modelos que integrarían la colección Buby del año siguiente. Entre las novedades, figuraba el Chevron, una versión deportiva de la coupé Chevy, diseñada por Pedro Campo. Según la promoción, se ofrecería tanto en escala chica como grande.
41 años después, en el marco del merecido reconocimiento realizado por el Municipio de Berazategui, Haroldo Mahler se encontró con ese afiche, propiedad del coleccionista Diego Casal. "Esto es un error de impresión", atinó a decir sorprendido.
Aunque lo tuvo en sus planes, lo cierto es que nunca se llegó a diseñar, ni mucho menos a construir su respectivo modelo. Del auto de GM solo se fabricó la versión cuatro puertas. Los chicos de entonces nos quedamos con las ganas de jugar con el Chevron.

cala grande fueron replicados en la chica y se multiplicaron las versiones. Además, se incorporaron nuevos modelos como los Citroën 3CV y Ami 8, entre otros. A esta serie, llamada Mini Buby Serie 10, corresponden las tradicionales cajitas amarillas y rojas que llevaban el dibujo del auto, el logo original de la marca y la tipografía del modelo.
La expansión de la demanda obligó a una nueva ampliación de la capacidad de producción. Se abrió una planta industrial en Villa General Belgrano, Córdoba. La producción fue desdoblada. En la fábrica cordobesa, más moderna y automatizada, se fabricaban los juguetes a escala grande, mientras que en la de Ranelagh se concentró la fabricación de los Mini Buby. ⌘

Continuará en la próxima edición.

Con un masivo marco de público y una notoria convocatoria, *se realizó en Luján la caravana que propone que el auto presidencial argentino sea provisto por la industria nacional.*



Argentinidad en clave automotriz

El Cabildo de Luján es el hito cero de la argentinidad. En este edificio del siglo XVIII estalló el foco de la resistencia al invasor inglés cuando el país, como tal lo conocemos, ni siquiera existía. Por su significación histórica, fue el lugar elegido como punto de partida de la Caravana por el Auto Presidencial Argentino que se realizó el pasado domingo 29 de noviembre.

El hecho, de enorme contenido simbólico, representa el sentir de muchos argentinos comprometidos con la idea y el deseo de consolidar una sólida industria automotriz con fuerte integración local y con capacidad para desarrollar vehículos especiales acorde a necesidades puntuales de movilidad.

El proceso había comenzado a mediados de año cuando un grupo de integrantes del Rambler Car Club le propusieron al Dr. Andrés Mage, director del Complejo Museográfico Enrique Udaondo, la puesta en valor de las dos unidades Rambler Ambassador que prestaron servicio en Presidencia de la Nación y que actualmente se



Dr. Andrés Mage, director del museo.

Los autos del Rambler Car Club fueron la escolta del coche presidencial.



exhiben en el Museo del Transporte.
La propuesta sumó adherentes e inmediatamente se integraron los editores de Autohistoria y Coche Argentino y los organizadores de Expo Auto Argentino.
Los coches habían sido donados en 2000 al mencionado museo y padecieron un deterioro agravado por las frecuentes inundaciones que afectaron a Luján.
La puesta en valor incluyó el recambio de piezas dañadas, limpieza integral, tratamiento superficial, recuperación de tapizados, puesta a punto del propulsor y, por sobre todas las cosas, un intangible difícil de conseguir en estos tiempos: compromiso con la historia argentina. Tanto los integrantes del Rambler Car Club, como el personal del museo, su director, y otros colaboradores, se sumaron desinteresadamente para que las horas de esfuerzo individual se convirtiesen en un emotivo logro grupal. De diferentes lugares del país llegaron donaciones de piezas y componentes que faltaban o eran necesarias remplazar. La suma de voluntades hizo posible que semanas antes de la fecha prevista para la caravana, uno de los Rambler volviera rodar.
El evento, declarado de Interés Municipal, comenzó puntualmente a las 10 de la mañana cuando la Banda de Bomberos Voluntarios de Luján "9 de julio" comenzara con tradicionales marchas militares y finalizara emotivamente con el himno nacional. Una hora después, Eduardo Nolazco, socio del Rambler Car Club, puso primera y el Ambassador comenzó a rodar. A su lado, el intendente de Luján, Dr. Oscar Luciani, sonreía y saludaba al público que entusiasmado se acercaba ante el paso del majestuoso auto de IKA. Detrás de ellos, el confortable asiento trasero había



El Dr. Luciani, intendente de Luján, junto a integrantes de la organización. El público acompañó masivamente la convocatoria. La caravana unió Luján con Jáuregui, en un recorrido de 15 kilómetros.



quedado deliberadamente desocupado. El vacío se llenaba con un claro mensaje de la organización: "Sr Presidente: este lugar es suyo, lo estamos esperando".
La caravana bordeó la imponente basílica y luego tomó por la Avenida Nuestra Señora de Luján hacia la Ruta 7. El recorrido incluyó el paso por la localidad vecina de Jáuregui y el regreso al centro de Luján. El coche presidencial era escoltado por una "guardia de honor" de modelos Ambassador, seguida, a su vez, por una extensa hilera de autos de producción nacional provistos por los clubes y particulares invitados. A su paso, el público se fue sumando espontáneamente nutriendo al desfile con más de un centenar de vehículos de diferentes épocas y orígenes. Un pintoresco autobomba del cuerpo de Bomberos de Luján marcaba el punto final.
Luego de poco más de una hora de circulación, y un recorrido final por el casco céntrico de Luján, el Ambassador presidencial ingresó a los jardines del Área 3 del Museo Udaondo, donde detuvo su marcha. Misión cumplida para los organizadores.
Por la tarde, el museo abrió sus puertas y el público pudo apreciar el auto y escuchar de boca de los protagonistas cómo fue el proceso de puesta en valor. Todavía queda mucho por hacer, pero se dio un paso fundamental para recuperar estos vehículos y su historia.
La idea de volver a contar con un auto presidencial producido en el país fue oportunamente instalada. De concretarse, sería un gesto político que levantaría el pulgar de muchos argentinos y, al mismo tiempo, una buena señal para uno de los sectores más dinámicos de nuestra economía, por demás conocido por quien fuera presidente de SEVEL Argentina.⌘



La nueva generación

***Sin abandonar su especialidad por los autos clásicos,** El Orfebre suma toda su experiencia para atender contemporáneos.*

La nueva generación llegó a El Orfebre. El tradicional taller de Enrique Llul está cambiando. Desde hace unos meses, comenzaron a gestarse modificaciones que renovarán su fisonomía y le agregarán nuevas funciones. La incorporación durante el año pasado de sus hijos menores, Esteban (22) y Sebastián (20), introdujo un impulso novedoso. Pero no es un cambio de posta generacional, sino la incorporación de una nueva actividad que ampliará la oferta de servicios hasta ahora acotada de manera exclusiva a la construcción de repuestos y a la restauración de modelos clásicos e históricos. Durante este año, se sumarán los autos contemporáneos. Los trabajos comprenderán la reparación de golpes y averías menores y el tratamiento de terminación superficial.



La costrucción de repuestos nuevos es la especialidad de Enrique Llul. En este caso, una caja completa de una pick up Ford 1937.

La nueva actividad estará a cargo de los jóvenes Llul. A pesar de la juventud, ambos han aprendido el oficio desde muy chicos observando y colaborando con el padre, tanto en el taller como en las diversas exposiciones donde participaron. Luego de experimentar laboralmente fuera del entorno familiar, convinieron que lo mejor era volver a las fuentes y trabajar juntos padre e hijos, aunque en diferentes funciones.

Todos cuentan con el asesoramiento de Walter, el mayor de los hijos de Enrique, quien está cargo del taller de Paraná (Entre Ríos), donde ha desarrollado una extensa trayectoria tanto en chapa como en pintura.

El espacio será completamente renovado y re-equipado. En el fondo se mantendrá el área destinada a la fabricación y almacenamiento de repuestos. En la zona central se construirá una cabina de pintura destinada a los autos de calle. El equipamiento se complementará con una soldadora combinada Tig-Mig y pistolas de pintar. Cada uno contará con sus propias herramientas para agilizar los trabajos y evitar demoras.

La próxima etapa es todo un desafío. El auto nuevo requiere, por razones de se-

guridad, una calidad de terminación de excelencia y, por otro lado, plazos de entrega cortos por tratarse de una herramienta de trabajo y no solo un medio de transporte.
Una manera de agilizar los tiempos es mediante la aplicación del sistema varillero que permite sacar los bollos sin necesidad de quitar el tapizado y sin dañar la pintura y, más importante aún, no requiere el traslado del vehículo al taller. Este servicio lo proveerán proveedores externos.
Si bien Enrique se concentrará en la fabricación de repuestos y en la restauración, en una primera etapa asesorará a sus hijos en las tareas de reparación de los autos de calle. No se descarta que ellos también aprendan el oficio de su padre y colaboren con él en un futuro.

Quien pase por el taller, notará que los cambios ya comenzaron. Entreverados con los clásicos, esperan su turno los coches nuevos. Algunas piezas de autos restaurados se pintan en sus instalaciones, cuando antes se derivaban a un proveedor externo. Son los propios clientes quienes consultan por esta posibilidad. Una pick up Ford 37 y un Hot Rod con chasis 1931 aguardan a ser pintados antes de ser entregadas a sus dueños.
También se ha modernizado la comunicación. El proceso de avance de cada restauración se puede seguir periódicamente en las redes sociales.
Pero los cambios no se limitan a lo mencionado anteriormente. Además de los trabajos de restauración, hay nuevos proyectos. Uno de ellos es la construcción de



La restauración artesanal de clásicos, pronto convivirá con los autos de calle contemporáneos.

carrocerías de tipo *Street Rod*. La intención es fabricar dos coupé a partir de piezas remanentes de autos restaurados.
Mientras tanto, se está montando una oficina donde se realizarán las tareas administrativas, que estarán a cargo de Lea, la hija de Enrique. Todo queda en familia.
Las expectativas sobre lo que se viene son altas. Enrique confía plenamente en sus herederos: "no van a trabajar bien, van a trabajar muy, muy bien".
Que así sea. ⌘

Adiós Federico

En los primeros días de diciembre nos dejó Federico Kirbus, *uno de los más importantes referentes en el periodismo de automovilismo, industria automotriz y turismo.*



Cuando comenzó Autohistoria nunca pensé que la actividad historiográfica alrededor de los autos argentinos me pudiera acariciar con la suerte de conocer tantas personas queridas y valiosas. Federico Kirbus fue una de ellas.

La sonoridad de su apellido me acompañaba desde mi adolescencia cuando leía las notas de turismo en la revista *Autoclub*. Ese sonido ganó en intensidad a medida en que avanzaba en la búsqueda de información y su firma aparecía al pie de las notas consultadas en las revistas *Velocidad, Motor, El Gráfico* e innumerables publicaciones con las que colaboró.

Me lo presentó mi amigo José Luis Murgo (editor de Coche Argentino) en tiempos en que ambos coincidíamos en el Club IAME.

Fue poco lo que intercambié con él por entonces. Años más tarde, fui honrado con el ingreso a una mesa de notables personalidades vinculadas a la historia del automóvil, la de los "Amigos de los coches viejos y amantes de las chicas jóvenes". Allí pude conocerlo un poco más.
Federico era muy cuidadoso con la selección de quienes se sumaban, nos daba la bienvenida acompañada con algunas preguntas de rigor para "escanear" quien era su interlocutor y registrarlo rápidamente en su base de datos.
Compartir ese espacio fue un privilegiado pasaporte para escuchar de primera fuente infinidad de historias y anécdotas vividas en multiplicidad de escenarios, épocas y con los más interesantes y extravagantes personajes. Allí pudimos deleitarnos con sus relatos sobre su condición de intérprete de Juan Manuel Fangio en su paso por el equipo oficial Mercedes-Benz de Fórmula 1, cómo salvó su vida milagrosamente en el luctuoso accidente de Le Mans en 1955 y cómo medio kilo de pan alcanzaba para comprarse un Mercedes en la hambrienta y devastada Alemania de posguerra.
Fue un hombre generoso. Espontáneamente enviaba correos electrónicos a sus amigos y conocidos con notas y artículos propios, publicados e inéditos. Automovilismo, mecánica, fotografía, geografía, historia, geopolítica, no había tópico que escapara a su prolífica pluma. Con su lectura descubrimos, entre otras cosas, que las cadenas del monumento de la Vuelta de Obligado no eran las originales, que los sobrevivientes de la tragedia de Los Andes podrían haberse salvado mucho antes y haber sido muchos más y que el Concord consumía 30 toneladas de combustible entre Buenos Aires y Río.
Cuando nació la revista digital Autohistoria, fue uno de los primeros colaboradores, no solo por sus artículos sino también por la difusión. Enviaba el material anticipadamente y en muchos casos sin que se lo hubiera solicitado. Tuvo la misma generosidad y predisposición cuando con Carlos Quintana le consultamos tímidamente si podía prologar mi libro sobre la historia del Falcon en Argentina.
Con un haber incalculable de artículos, notas, libros, conferencias y experiencias, organizó lentamente un prolijo "retiro", despojándose de su valioso archivo que fue cediendo a quienes creía fieles custodios. José Luis Murgo y yo fuimos honrados con un invaluable material vinculado a la industria automotriz nacional.
Kirbus amaba profundamente a la Argentina. Junto a Marlú, su compañera de toda la vida, la recorrieron extensamente. Con mochila aventurera descubrieron lugares nunca antes transitados y nos abrieron los ojos a tesoros turísticos develados a fuerza de curiosidad y sin escatimar riesgos, muchos de ellos retratados en fotos, notas y libros.
La Ruta 40 fue uno de los destinos más explorados y a ellos se debe su "descubrimiento". Autohistoria acompaña una iniciativa para que lleve su nombre.
Federico Kirbus había nacido en Argentina en 1931. Vivió plenamente hasta la partida de Marlú, un duro golpe emocional del que no pudo recuperarse. En los últimos tiempos, algunos proyectos editoriales vinculados a la arquitectura y al turismo lo habían mantenido activo y entusiasmado, dándole tregua a la tristeza. Pero no alcanzó. El avance de su enfermedad y la melancolía fueron demasiado para su noble corazón.
Adiós Federico, muchas gracias.⌘

Los Vignale argentin



***Un grupo de propietarios de Fiat 770/800 Coupé, 800 Spider y 1500 Coupé** celebraron el 50 aniversario del proyecto Vignale en Argentina.*

El sábado 28 de noviembre el Paseo Juan Manuel Fangio de la Ciudad de Buenos Aires se pobló con un compacto y colorido parque de modelos Fiat diseñados por el reconocido carrocero Alfredo Vignale y fabricados en el país por la filial de la marca italiana.

La idea de los organizadores fue realizar un homenaje especial al cumplirse 50 años de la salida a la calle del primer Fiat 770 Coupé. El lanzamiento de este auto marcó un hito único en la historia de nuestra industria automotriz, algo que hoy sería impensable e imposible de realizar. Muy lejos de la globalización contemporánea, Fiat Concord Argentina fabricaba modelos con independencia de la casa matriz.

El punto de encuentro fue la estación de servicio Axion de Paraná y Panamericana, en Munro. Fueron de la partida 1 Fiat 770 Coupé, 9 Fiat 800 Coupé, 14 Fiat 800 Spider y 12 Fiat 1500 Coupé. Los autos partieron en caravana formando una compacta hilera de más de 300 metros. El recorrido comenzó en Panamericana y siguió por Av. Gral. Paz, Av Lugones, Av Sarmiento, y Av. Figueroa Alcorta hasta la entrada al Paseo Juan Manuel Fangio. Una vez en el paseo, los autos fueron ordenados frente al lago Regatas, para ser exhibidos al público en general.

Más tarde, un jurado determinó los mejores de cada uno de los 4 modelos representados entregándoles a sus propietarios una copa



Entrega de premios y reconocimientos (Arriba).
Parte de las 12 Coupé 1500 exhibidos. (Abajo)

de recuerdo. Además, se premió al mejor auto elegido por los participantes del evento. Se entregaron presentes, diplomas y placas conmemorativas a todos los participantes. Para cerrar el evento, el Dr. Carlos Gómez del Paseo Juan Manuel Fangio dió la bienvenida e hizo entrega de un diploma al Club Fiat 800 Spider. Recíprocamente, el mencionado club le entregó una plaqueta en agradecimiento por haber facilitado un lugar tan especial y fantástico, donde Juan Manuel Fangio corrió su primer gran premio de F1.

Daniel Campanella, poseedor de una 1500 Coupé y fanático de la marca, hizo una excelente reseña sobre la fabricación de ese auto en nuestro país. Luego, Luciano Arias, en representación del Club Fiat 800 Spider, hizo lo propio sobre la historia del Proyecto Vignale en Argentina.⌘

Los premiados

Fiat 770 Coupé 1er Premio: Carlos Mistretta
Fiat 800 Coupé 1er Premio: Alejandro Flores
Fiat 800 Coupé 2do Premio: Sergio Parodi
Fiat 800 Spider 1er Premio: Gustavo Hourquebie
Fiat 800 Spider 2do Premio: Carlos Pita
Fiat 1500 Coupé 1er Premio: Juan Carlos Crespo
Fiat 1500 Coupé 2do Premio: Augusto Spata
Fiat 1500 Coupé Deportiva 1er Premio:
Teofilo Aller
Premio elegido por voto de los participantes:
Diego Julianello con Fiat 800 Spider

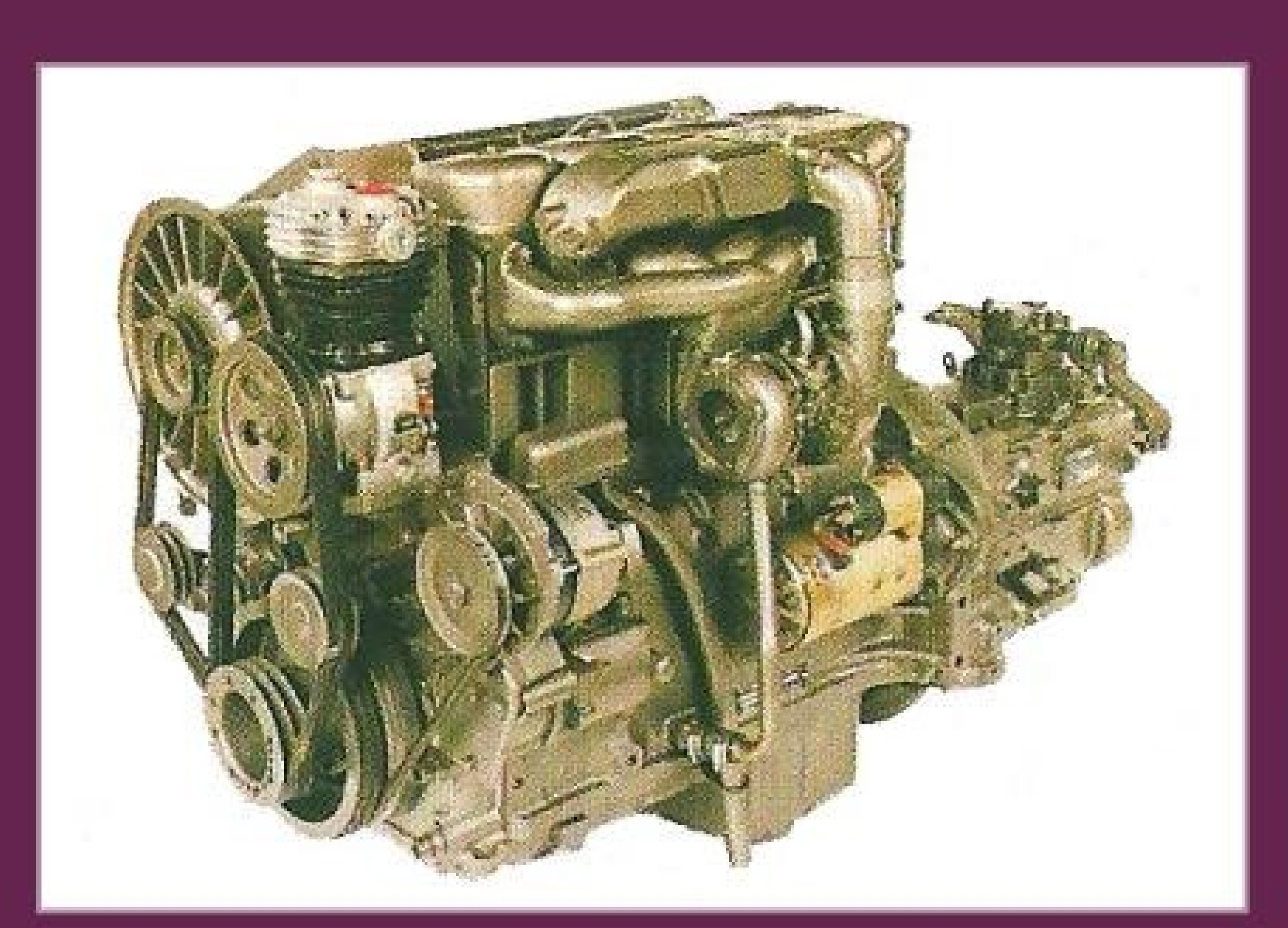

turbo
DEUTZ-AGRALE
Stark

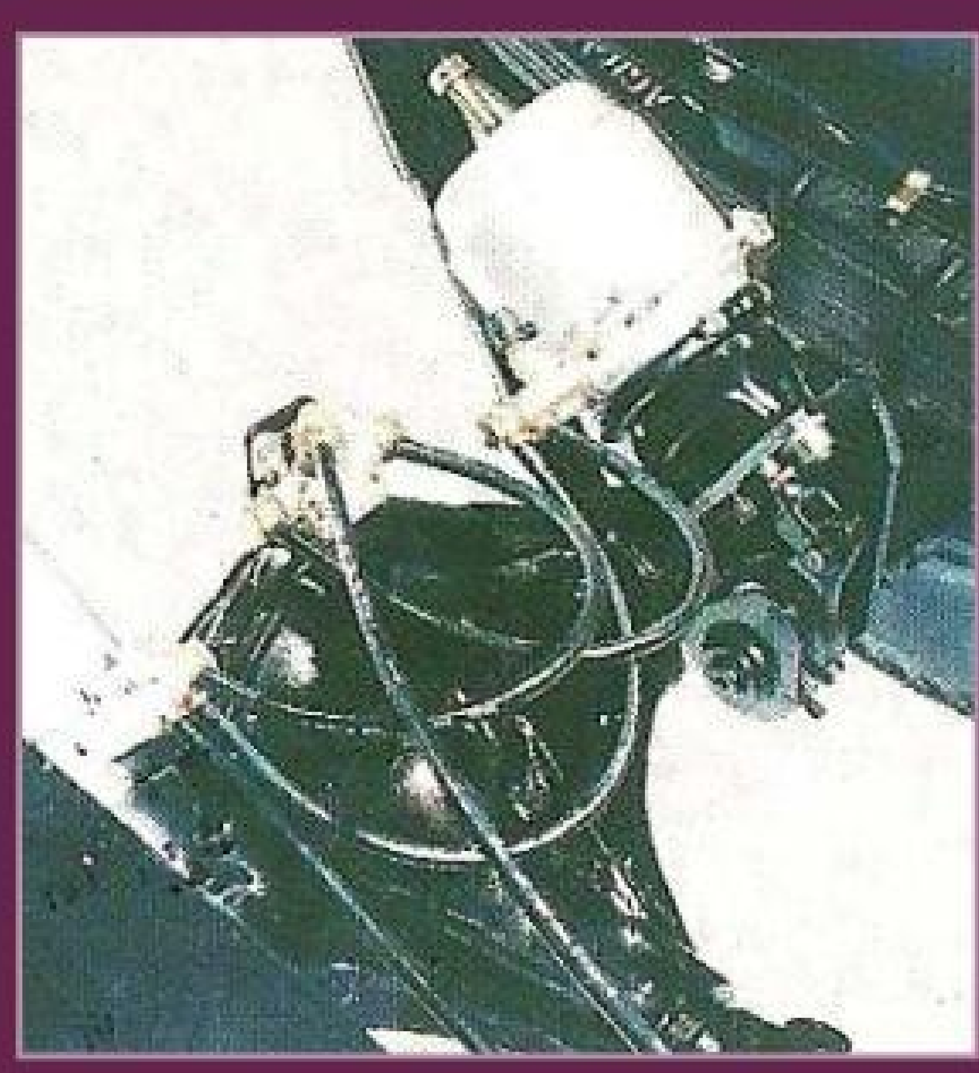
Más potente y seguro

Durante los años 90, *un acuerdo de integración entre Deutz de Argentina y Agrale de Brasil introdujo una alternativa novedosa en el segmento de los camiones livianos.*

En 1992, Deutz Argentina daba un batacazo en el mercado de los camiones chicos: presentaba el Dynamic, un utilitario fruto del acuerdo de integración con la brasileña Agrale. Tres años después, llegaba el Stark a complementar la gama.
Mientras que el primero abarcaba el segmento de los más livianos, el segundo se metía de lleno en el segmento de las cargas más pesadas, ya que contaba con frenos por aire y suspensión mejorada para tal fin, pero para los transportistas la diferenciación era más básica: "¡Este tiene turbo y frena mas!".
El Stark se armaban en la planta de La Cantábrica, en la localidad de Haedo con partes nacionales (entre ellas el impulsor) y las cabinas de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) que venían completas desde Brasil. Esta solución fue, quizás, el "Talón de Aquiles" de éstos camiones, ya que estas iban fijas y no pivotaban, haciendo dificultoso el acceso a ciertas partes de los componentes mecánicos. Este problema se solucionó más tarde cuando se renovó la gama y empezó a importarse completamente desde Brasil, donde Agrale (ya solitaria sin Deutz) decidió incorporar la cabina abatible.
Los Stark traían los faros rectangulares de los Fiat Uno/Duna de aquel momento y el techo liso sin escotilla, cosa que sí tenía el Dinamyc.

Volviendo al tema del motor, se trataba del eterno Deutz BF 4L 913, un Turbo Diesel de 4 cilindros, 4086 cc, 106 CV y con un par de 34,1 Kgm a 1650 rpm.
Con respecto a la cadena cinemática, se optaba por la combinación que estaba "de moda" en la época, una caja Clark con diferencial Dana, saliendo de la típica combinación FAE o Borg Wagner/Dana que utilizaban vehículos como la Ford F-350 que, casualmente, en ese período tomaba la misma transmisión que este Stark. La caja era la Clark-Eaton CL2615 C, de 5 velocidades sincronizadas de avance y el diferencial Dana 411.
Con respecto a las dimensiones, estaban disponibles dos distancias entre ejes, una de 3500 mm y otra de 4200 mm, que abarcaban las más diversas posibilidades de carrozado para camiones de este tipo.
Cabe destacar que a pesar de todas estas innovaciones, el mercado seguía siendo liderado por Mercedes-Benz con su L-710 y por Ford con su F-4000. El Stark sufrió el mismo estigma del Dinamyc, se lo discriminaba por su cabina plástica, algo que el mercado argentino sigue resistiendo, y la poca comprensión que siempre tuvo la mecánica Deutz frente al usuario inexperto.
Hacia 1998, se rompía el matrimonio entre Deutz y Agrale. Los camiones continuaron con los motores MWM bajo la denominación Agrale únicamente, aunque esta ya es otra historia. ⌘





El confiable propulsor BF 4L 913 Turbo Diesel (izq.) y los frenos por aire S-CAM (der.) constituyen las principales mejoras en relación a la serie precedente.

EXPO AUTO ARGENTINO

La expo de los autos históricos argentinos

- **Disfrutá al aire libre de autos, motos y colectivos de producción nacional de todos los tiempos**
- **Autojumble (repuestos y memorabilia de autos)**
- **Servicios de seguridad, buffet y sanitarios**
- **Atracciones para toda la familia**

10 de abril 2016 - 10 a 17 h

J. Miró y Ruta Provincial 7. Francisco Álvarez. Moreno
(Al lado del Club de Campo "La Tradición")



www.cocheargentino.com.ar



Francisco Álvarez



www.autohistoria.com.ar

Consultas e inscripción: expoautoalvarez@gmail.com
www.expoautoargentino.com.ar /autoargentino